**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/4767**

**17. Wahlperiode** 14. 02. 2011

# Antwort

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD**
**– Drucksache 17/4572 –**

## Weiterentwicklung des Krisenmanagements der Bundesregierung bei Beeinträchtigungen im Luftverkehr wegen erhöhter Konzentration von Vulkanasche im Luftraum

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull zwischen März und Mai 2010 führte zu massiven Problemen im europäischen Flugverkehr. Zahllose Flüge wurden gestrichen und tausende Flugreisende konnten ihre geplanten Reisen nicht antreten oder mussten auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Ausbruch dieses Vulkans mehrere Mrd. Euro Schaden verursacht hat. Das unzureichende Krisenmanagement der Bundesregierung und das Fehlen einer politischen Führung zeigte sich unter anderem in der Anordnung der Durchführung von Flügen im kontrollierten Sichtflugverfahren (CVFR) von deutschen Fluggesellschaften, die das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nachgeordnete Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als unbedenklich bewertet hatte. Fluglotsen, Flugkapitäne und die Gewerkschaft VEREINIGUNG COCKPIT E. V. haben diese Entscheidung massiv kritisiert, da damit die Verantwortung für die Sicherheit der Passagiere komplett auf den Piloten eines Flugzeuges übertragen wurde. Auch der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat sich am 17. Mai 2010 von der Zustimmung zur Durchführung von kontrollierten Sichtflügen distanziert (vgl. ARD-Magazin report MÜNCHEN vom 17. Mai 2010).

Auch ein einheitliches koordiniertes Krisenmanagement der europäischen Staaten blieb aus. In der Sondersitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 20. April 2010 wurde deutlich, dass zu wenig Erkenntnisse dazu vorliegen, welche Wirkungen Vulkanasche auf Flugzeugtriebwerke ausüben kann. Die Entscheidungen zur Einschränkung und zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs basierten nicht auf gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Aufgrund vieler nicht geklärter und noch laufender Entscheidungsprozesse innerhalb der Bundesregierung und dem bisherigen Scheitern von europäischen und internationalen Bemühungen für ein einheitliches Vorgehen bezüglich

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 10. Februar 2011 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

eines umfassenden Krisenmanagements besteht die Befürchtung, dass Deutschland für den Umgang mit einem künftigen Vulkanasche-Szenario in Bezug auf den Luftverkehr nicht besser vorbereitet ist als im April/Mai 2010.

1. In welcher Form hat die Bundesregierung für einen ähnlichen Vorfall, wie dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull und des dadurch mit Vulkanasche kontaminierten Luftraums, die Voraussetzungen für ein nationales, europäisches und internationales Krisenmanagement geschaffen?

Zum nationalen Bereich wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

International hat Deutschland an den entsprechenden Arbeiten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO auf weltweiter Ebene sowie in Europa an den Arbeiten EUROCONTROLs, der Europäischen Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) aktiv teilgenommen, um abgestimmte präzisere Kriterien zu schaffen als Grundlage für ein verbessertes gemeinsames Krisenmanagement. Ein EU-Verordnungsentwurf sieht dazu vor, dass eine Netzwerkmanagementfunktion eingerichtet wird, die zukünftig das Krisenmanagement übernimmt und durch eine Krisenzelle auf europäischer Ebene unterstützt wird. Die Kommission beabsichtigt, EUROCONTROL mit seinen langjährigen Erfahrungen mit der Aufgabe des Netzwerksmanagements zu betrauen.

2. Worin bestehen die bisherigen Aktivitäten der Bundesregierung, um für den Fall eines erneuten Ausbruchs eines Vulkans in Europa unter der Beteiligung aller Betroffenen die Einrichtung eines nationalen Krisenstabes beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu ermöglichen und dabei die Arbeit des operativen Krisenzentrums der Deutschen Flugsicherung (DFS) einzubinden und für den Krisenfall zu optimieren?

Das Krisenmanagement sowie die Koordinierung der Krisenstäbe bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) und beim Deutschen Wetterdienst (DWD) erfolgt durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Das BMVBS verfügt an den Standorten Berlin und Bonn über Lagezentren. In Krisensituationen oder bei besonderen Ereignissen kann im BMVBS ein Krisenstab einberufen und/oder das Lagezentrum aktiviert werden. Die technische Einrichtung im Lagezentrum ermöglicht, in einer Krise alle Beteiligten einzubinden und die notwendige Koordinierung vorzunehmen. Das BMVBS steht in ständigem Dialog mit der DFS, europäischen Flugsicherungsbehörden und europäischen Verkehrsministerien.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie häufig haben die zwei Arbeitsgruppen „Wertschöpfung in Notfallsituationen“ und „Schadensbilanz“, die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie in der Krise im Frühjahr 2010 gebildet worden sind, in welcher Zusammensetzung getagt, und welche Ergebnisse haben sie bisher vorgelegt?

Die Arbeitsgruppen „Schadensbilanz“ und „Wertschöpfung in Notfallsituationen“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie haben bislang zwei Mal getagt. Im Übrigen stehen die Mitglieder der Arbeitsgruppen in einem laufenden Dialog. Vorausgegangen waren zudem zwei Krisengipfel im April 2010, die dem unmittelbaren Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligen dienten. Ziel der Arbeitsgruppen ist es zum einen, eine Bilanz der wirtschaftlichen Auswirkungen des Vulkanausbruches zu ziehen. Zum anderen sol-

len Vorschläge erarbeitet werden, wie auch in künftigen Notfallsituationen die fortlaufende wirtschaftliche Wertschöpfung unterstützt werden kann. An den Arbeiten sind die betroffenen Wirtschaftszweige sowie die für den jeweiligen Beratungsgegenstand zuständigen Bundesministerien beteiligt. Arbeitsergebnis wird ein Abschlusspapier sein, das derzeit erstellt wird.

4. Wann haben seit dem 27. April 2010 die vom BMVBS eingerichteten Arbeitsgruppen zum Thema „Meteorologie und Messtechnik" und „Flugzeugtechnik" unter der Leitung von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle nach dem mangelhaften Krisenmanagement während der Luftraumkontaminierung mit Vulkanasche als Folge des Ausbruchs des Vulkans Eyjafjallajökull getagt, und was war der Inhalt der jeweiligen Treffen?

Der Vorwurf des mangelhaften Krisenmanagements wird zurückgewiesen. Beide Arbeitsgruppen haben nach ihrer Einrichtung, unter Beteiligung einer Vielzahl nationaler Experten, mehrfach getagt und abgestimmte Maßnahmenprogramme vorgelegt.

Die Arbeitsgruppe Meteorologie und Messtechnik hat unter der Leitung des DWD insgesamt vier Mal getagt und einen umfassenden Bericht einschließlich des erforderlichen Ressourcenbedarfes über Maßnahmen zum zukünftigen Umgang mit Vulkanaschekontaminationen des Luftraumes vorlegt.

Die Arbeitsgruppe Flugzeugtechnik hat seit dem 27. April 2010 drei Mal getagt, am 28. April 2010 unter Leitung des DLR und am 28. Juni 2010 und 24. August 2010 unter Leitung des BMVBS. Sie hat Erkenntnisse über die Zusammensetzung der Asche, Vergleichbarkeit mit früheren Untersuchungen und Rückschlüsse auf sichere Grenzwerte beraten. Dabei hat die EASA den Kenntnisstand aus mehreren internationalen Besprechungen zu diesem Thema eingebracht.

5. Welche Vertreter von Gruppen und Institutionen und welche Vertreter des BMVBS haben an welcher der jeweiligen Sitzungen der beiden Arbeitsgruppen seit ihrer Einsetzung teilgenommen?

An den Arbeitsgruppen waren Fachleute aus den Bereichen Flugzeug- und Triebwerkstechnik, Triebwerkshersteller, Flugzeughersteller, Luftfahrtunternehmen, nationaler Wetterdienst, Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Luftfahrt-Bundesamt (LBA), Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), Forschung sowie Verbänden der Luftfahrt und Vertreter des BMVBS beteiligt.

6. Was waren die Ergebnisse der bisherigen Treffen, und wird es weitere Treffen geben?

   Wenn ja, was werden die Themen der kommenden Treffen sein?

Als Ergebnisse der Arbeitsgruppe Flugzeugtechnik können insbesondere genannt werden: Grenzwerte von 2 mg Asche pro Kubikmeter Luft sind als sicher zu betrachten, für die Anhebung dieses Grenzwertes müssen aufwändige Untersuchungen durchgeführt werden, bei denen die Rahmenbedingungen wie die Zusammensetzung der Testasche, Lastzyklen der Triebwerke während der Testläufe etc. international abgestimmt sein sollten.

Die Arbeitsgruppe Meteorologie und Messtechnik hat in einem umfassenden schriftlichen Bericht insgesamt 29 Maßnahmenvorschläge erarbeitet, deren

Kern sowohl auf die Verbesserung der messtechnischen Erfassung von Vulkanasche als auch auf die Optimierung der Ausbreitungsprognosen abzielt. Darüber hinaus wurden Vorschläge für eine Verbesserung der Erfassung vulkanischer Quellstärken wie auch eine Zusammenstellung des existierenden Forschungsbedarfes zusammengefasst.

Das BMVBS unterrichtet zukünftig die Teilnehmer der Expertenrunde mittels anlassbezogener Sachstandsberichte. Weitere Treffen hängen davon ab, wie die Fortschritte auf europäischer (EASA) und internationaler (ICAO) Ebene verlaufen.

7. Teilt die Bundesregierung die Aussage von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle vom 3. September 2010 in einem Treffen mit Vertretern der Luftverkehrsbranche, dass das Thema Schlussfolgerungen für das Krisenmanagement für den Fall der erhöhten Konzentration von Vulkanasche in der Luft in den letzten Wochen abschließend mit allen Beteiligten beraten worden sei, und wenn ja, was ist Grundlage der Aussage?

Diese Aussagen wurden von Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle nicht getroffen. Die Expertenrunde „Sicherheit im Luftverkehr vor den Folgen der Vulkanasche“ trat zuletzt am 3. September 2010 unter dem Vorsitz von Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle zusammen. Die von den beiden Arbeitsgruppen „Meteorologie und Messtechnik“ sowie „Technik“ bis dahin erzielten Ergebnisse wurden in einem Gesamtbericht vorgelegt. Die Teilnehmer waren sich darüber einig, dass die Sitzungen der Expertenrunde anlassbezogen weitergeführt werden sollten.

8. Welche Maßnahmen wurden in den beiden oben genannten Arbeitsgruppen des BMVBS mit allen Beteiligten abgestimmt, und wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung bei der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen aus?

9. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Umsetzung der Mehrheit der in den beiden Arbeitsgruppen des BMVBS besprochenen Maßnahmen noch aussteht?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die sofortige Umsetzung aller Maßnahmen wurde im Arbeitstreffen am 3. September 2010 beschlossen. Dies erfolgte unter großem Zeitdruck im Rahmen der technologischen und organisatorischen Zwänge. Die Komplexität und Interdependenz der vereinbarten Maßnahmen führt dabei dazu, dass einzelne Maßnahmen einen teilweise mehrjährigen Realisierungszeitraum beanspruchen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

10. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Leitung des Bundesverkehrsministeriums die Umsetzung der in den beiden Arbeitsgruppen des BMVBS vereinbarten Maßnahmen weiterhin politisch begleitet, und wie wird das Monitoring durch das BMVBS bei der Umsetzung aussehen?

Der Prozess der Maßnahmenumsetzung wird in regelmäßigen Statusberichten dokumentiert. Auf dieser Grundlage verschafft sich die Bundesregierung Aufschluss über den Stand der Maßnahmenumsetzung und steuert den weiteren Umsetzungsprozess. Die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen wird vom BMVBS laufend begleitet.

11. Was hat die Bundesregierung bereits getan bzw. was plant sie zu tun, um die entsprechenden rechtlichen Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene herbeizuführen, um die von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, benannten „kuriosen Lücken“ im rechtlichen Regelsystem, die nach seiner Aussage von den Fluggesellschaften bei der Durchführung der kontrollierten Sichtflüge ausgenutzt wurden, geschlossen werden?

Im Falle einer möglichen Kontamination des deutschen Luftraumes mit Vulkanasche erlässt das BMVBS auf Grund des § 29 des Luftverkehrsgesetzes Regelungen und Verfahren für die Nutzung von kontaminierten Lufträumen.

Sobald wissenschaftlich fundierte Ergebnisse und Belege bezüglich eines bestimmten Grenzwertes, bis zu dem ein mit Vulkanasche belasteter Luftraum noch durchflogen werden kann, vorliegen, wird zu prüfen sein, inwieweit diese im nationalen bzw. internationalen Recht zu verankern sein werden.

12. Liegen der Bundesregierung mittlerweile wissenschaftliche Erkenntnisse und Belege zur Bestimmung für Grenzwerte, bis zu welcher Aschekonzentration in der Luft ein Flug für Luftfahrzeuge sicher möglich ist, vor, die im nationalen oder europäischen Recht verankert werden können, falls nicht, was sind die Gründe, und wann rechnet die Bundesregierung mit dem Vorliegen entsprechender Fakten?

Von der EASA und der Industrie wird die Sicherheit des Luftverkehrs bisher nur bis zu einem Grenzwert von 2 mg Asche pro Kubikmeter Luft bestätigt. Aus diesem Grund drängt die Bundesregierung bei der EASA und der Europäischen Kommission auf weitergehende Untersuchungen. Ein Zeitplan für den Abschluss solcher Untersuchungen liegt bislang nicht vor.

13. Wie unterstützt die Bundesregierung eine engere Kooperation und einen engeren Erfahrungsaustausch mit anderen Staaten bezüglich des Umgangs mit Vulkanasche und ihrer Auswirkung auf den Luftverkehr, besonders mit Staaten, die mehr Erfahrungen mit Krisenszenarien mit erhöhter Vulkanaschekonzentration gesammelt haben?

Aufgrund des internationalen Charakters des Luftverkehrs ist ein einheitliches Vorgehen aller Luftfahrtbehörden auf der Grundlage abgestimmter Verfahren zwingend geboten. Daher bringt sich Deutschland nicht nur auf EU-Ebene engagiert ein, sondern hat auch schon in der 37. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Herbst 2010 in Montreal darauf hingewirkt, dass auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse international einheitliche Verfahren zum Umgang mit Luftkontaminationen herbeigeführt werden. Dort wurde die Annahme der von der EU vorgeschlagenen Strategie zum Umgang mit Gefährdungen der Luftfahrt durch Vulkanasche erreicht. Das Ziel besteht darin, ein weltweit harmonisiertes Vorgehen zu ermöglichen, falls es zu einer vergleichbaren internationalen Krise des Luftverkehrs durch Vulkanasche kommt. Darüber hinaus besteht ein ständiger Dialog der Bundesregierung mit den betroffenen Staaten und Institutionen.

14. Was plant die Bundesregierung, um künftig eine einheitliche Vorgehensweise bei Vulkanaschelagen in der EU zu erreichen?

    Wie wird die Europäische Kommission bei diesem Vorhaben von der Bundesregierung unterstützt?

Ein Ziel der Bundesregierung besteht darin, im Rahmen der Vorgaben der ICAO insbesondere zu einem einheitlichen Grenzwert bei Vulkanaschebelas-

tungen sowie zu einheitlichen Verfahrensweisen bei der Berücksichtigung von Zweitinformationen für ganz Europa zu gelangen. Die bisherigen Erfahrungen bei der Grenzwertanalyse haben die Schwierigkeit gezeigt, einen solchen Grenzwert festzulegen. Um bestehende Erkenntnislücken zu schließen, sind technische Sicherheitsanalysen und Erprobungen weiterhin erforderlich.

Am Rande des informellen Ministertreffens in Budapest (7./8. Februar 2011) hat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer gemeinsam mit seinem spanischen Amtskollegen Minister José Blanco Lopéz die ungarische Ratspräsidentschaft gebeten, das Thema „Vulkanasche“ auf die Tagesordnung des nächsten EU-Verkehrsministerrates im März zu setzen. Ziel sind verbindliche europäische Grenzwerte für Vulkanasche, bis zu denen Flugzeuge sicher betrieben werden können. Außerdem müssen auf europäischer Ebene Verfahren für die Schließung und Öffnung der Lufträume abgestimmt und Konzepte erarbeitet werden, um den Ausfall eines kompletten Verkehrsträgers bewältigen zu können. Die EU-Kommission soll zum Thema Vulkanasche einen Fortschrittsbericht vorlegen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. Was plant die Europäische Kommission genau, und beteiligt sich die Bundesregierung aktiv an den Überlegungen oder wartet sie deren Ergebnisse ab?

Das Ziel der europäischen Luftverkehrspolitik besteht u. a. darin, gemeinsame Regelungen europaweiter Gültigkeit zu etablieren. Hierfür werden belastbare Grenzwerte benötigt. Auf dieser Grundlage kann dann die European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC) ein besseres europaweites Krisenmanagement erreichen. Dabei steht die Harmonisierung in den Bereichen Flugsicherheit, Abwehr äußerer Gefahren, Flugsicherung, Umwelt, Passagierrechte, Flugplätze und Wettbewerb im Mittelpunkt. Als weitere strukturelle Maßnahmen sind dort zudem der einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky – SES) und die Entwicklung eines Mobilitätsplans für Fluggäste aufgeführt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

16. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Stand der Arbeiten in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe?

Zum Thema Vulkanasche sind zum jetzigen Zeitpunkt in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe keine weiteren Arbeiten oder Termine bekannt.

17. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Gründe, dass sich bis jetzt die Mitgliedstaaten der Europäischen Union noch nicht auf ein einheitliches Vorgehen einigen konnten, obwohl der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, bis zum Herbst 2010 einheitliche europäische Grenzwerte und ein einheitliches europäisches Krisenmanagement angekündigt hatte?

Eine solche Ankündigung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 11 und 12 verwiesen.

18. Wie ist die Position der Bundesregierung zu den Inhalten des im Juli 2010 von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO veröffentlichten neuen Volcanic Ash Contingency Plans für Europa und den Nordatlantik, der den Staaten zusätzliche Befugnisse einräumt, bei Vulkanaschelagen weitergehende Flugerlaubnisse einzuräumen als im April 2010, aber die nationale behördliche Entscheidungskompetenz in diesen Situationen festschreibt?

Der ICAO kommt bei der Festlegung eines international harmonisierten Vorgehens bei Luftraumkontamination eine Führungsrolle zu. Der Volcanic Ash Contingency Plan der ICAO für Europa und den Nordatlantik von Dezember 2010 stellt eine wichtige Grundlage dar, die durch die Bundesregierung umgesetzt wird. Die dort festgelegten Handlungsempfehlungen für Fälle der Luftraumkontamination durch Vulkanasche werden in die Entscheidungsfindung der Bundesregierung einbezogen. Die Entscheidungskompetenz liegt im Geschäftsbereich des BMVBS.

19. Wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Volcanic Ash Contigency Plans der ICAO bei ähnlichen Ereignissen, wie dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull bei durch Vulkanasche kontaminiertem Luftraum, den Fluggesellschaften zukünftig weitergehende Flugerlaubnisse einräumen als im April 2010, und wie werden diese weitergehenden Flugerlaubnisse aussehen, bzw. wie weit werden diese Flugerlaubnisse nach Ansicht der Bundesregierung dann gehen können?

Nein.

20. Welche Entscheidungsbefugnisse bzw. Verantwortlichkeiten plant die Bundesregierung im Fall eines erneuten Vulkanausbruchs, auf die Fluggesellschaften zu übertragen?

Keine.

21. Plant die Bundesregierung für den Fall der erhöhten Aschekonzentration in der Luft genauso wie bei der Ermöglichung des kontrollierten Sichtflugs für die deutschen Fluggesellschaften durch das dem BMVBS nachgeordnete Luftfahrt-Bundesamt (LBA) im Frühjahr 2010 zukünftig eine ähnliche Übertragung der Verantwortlichkeiten auf die Fluggesellschaften und letztlich auf die Piloten oder weitergehende Verantwortlichkeitsregelungen?

Nein.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass ein Betrieb nach Sichtflugregeln keiner allgemeinen Genehmigungspflicht unterliegt und die Verantwortung für die sichere Durchführung eines jeden Fluges unabhängig von den geltenden Flugregeln immer beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer liegt.

22. Was ist der Grund für diese Entscheidung, und wie sieht die Bundesregierung dabei die Sicherheit der Passagiere ausreichend gewährleistet?

Den Entscheidungen der Bundesregierung liegt ein umfassendes Regelwerk zugrunde. Die Sicherheit der Passagiere hat stets oberste Priorität und wird bei Berücksichtigung der genannten Grundlagen nicht gefährdet.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 20 und 21 verwiesen.

23. Wie gewährleistet die Bundesregierung die adäquate und effiziente Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an der globalen Vereinheitlichung von Verfahrensweisen und Grenzwerten, mit der die ICAO die International Volcanic Ash Task Force (IVATF) befasst hat und zu der unter anderem Vertreter des Deutschen Wetterdienstes aus dem Geschäftsbereich des BMVBS und der International Air Transport Association (IATA) gehören?

Die Bundesregierung hat vor dem Hintergrund der Auswirkungen von Vulkanasche in der Atmosphäre auf den Luftverkehr mit großen Anstrengungen den Prozess der Optimierung von Verfahren in den Bereichen von Flugzeugtechnik sowie meteorologischer Messtechnik und betrieblicher Verfahren unterstützt. Sie steht dazu in einem engen Dialog mit den europäischen Partnern wie auch den außereuropäischen Vertragsstaaten der ICAO und wirkt in den einschlägigen Gremien mit.

Mit Blick auf die Situation im April/Mai 2010 ist der Luftverkehr damit durch den in der Zwischenzeit, unter intensiver Beteiligung der Bundesregierung, von der ICAO-Vollversammlung beschlossenen, neuen Notfallplan bereits heute anders aufgestellt. Mit den angepassten Verfahren wäre so bei vergleichbarer Vulkanaschekontamination bereits heute ein sicherer Flugbetrieb zulässig und verantwortbar.

24. In welcher Form unterstützt die Bundesregierung die Arbeit der Volcanic Ash Task Force bei der ICAO aktiv, um eine globale einheitliche Vorgehensweise zu erreichen?

Mit der Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges auf den Gebieten der Meteorologie und Messtechnik sowie der Flugzeug- und Triebwerkstechnik hat die Bundesregierung einen Rahmen für die Weiterentwicklung der einschlägigen Regelungen bei Vulkanasche-Kontaminationen vorgegeben, der auch in die internationalen Bemühungen um eine Prozessoptimierung eingebracht worden ist. Dies trägt auch zu einer Verbesserung der betrieblichen Prozesse des VAAC bei. So wurden z. B. die vorgeschlagenen Verfahren zur atmosphärischen Messtechnik in der Zwischenzeit auch von den Niederlanden, der Schweiz sowie von Großbritannien übernommen und deren Umsetzung vorbereitet.

25. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Forderung vieler Airlines auf der Basis akkurater und umfassender Information über die Atmosphärenverhältnisse und eigenem Risk Assessment selbst entscheiden zu wollen, ob, wann und wo sie im Fall einer erhöhten Vulkanaschekonzentration fliegen können, wie es offensichtlich in den USA, Kanada und Japan praktiziert wird?

Für die Bundesregierung hat die Sicherheit des Luftverkehrs oberste Priorität. Die Garantie der Sicherheit des Luftverkehrs ist eine staatliche Aufgabe und nicht delegierbar. Daher bleibt es auch zukünftig Aufgabe staatlicher Stellen, die Sicherheit des Luftverkehrs bei einer erneut auftretenden Kontaminierung des Luftraumes mit Vulkanasche zu gewährleisten.

26. Ist die Bundesregierung bereit, in diesem Zusammenhang ihre Verantwortung und hoheitliche Entscheidungsgewalt über Flugverbote und zulässige Grenzwerte von unabhängigen Behörden auf die Fluggesellschaften zu übertragen, und wenn ja, in welchem Rahmen?

Nein.

27. Sieht die Bundesregierung bei einer solchen Entscheidung die Sicherheit der Fluggäste ausreichend gewahrt?

Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

28. Wie bewertet die Bundesregierung die nationale Regelung der britischen Luftfahrtbehörde CAA vom 5. November 2010, die den Airlines mehr eigene Entscheidungskompetenz im Fall der erhöhten Konzentration von Vulkanasche in der Luft überlässt?

In Europa werden die von der EASA definierten Grenzwerte für Aschekonzentrationen im Luftraum unterschiedlich angewandt. Im Rahmen der Handlungsempfehlungen des ICAO Volcanic Ash Contingency Plans obliegt die Umsetzung den Einzelstaaten.

Eine Bewertung der Verfahren anderer Behörden steht im Übrigen der Bundesregierung nicht zu.

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auflagen für das sichere Fliegen bei erhöhter Vulkanaschekonzentrationen in der nationalen Regelung der britischen Luftfahrtbehörde CAA unter der besonderen Berücksichtigung der Tatsache, dass die dort festgeschriebenen Grenzwerte über den vom BMVBS bislang in Betracht gezogenen Grenzwerten liegen?

Der auch von der EASA definierte erhöhte Grenzwert von 4 mg Asche pro Kubikmeter Luft wird nur akzeptiert, wenn der Triebwerkshersteller und der Flugzeughersteller für die jeweilige Flugzeug-Triebwerkskonfiguration im Rahmen einer Sicherheitsanalyse die Unbedenklichkeit bescheinigen. Diese Sicherheitsanalyse ist bislang von keinem Hersteller vorgelegt worden. Eine Bewertung der Verfahren anderer Behörden steht im Übrigen der Bundesregierung nicht zu.

30. Beabsichtigt die Bundesregierung das von der CAA im November 2010 eingeführte Verfahren zum Umgang mit Vulkanasche im Luftverkehr oder Teile davon zu übernehmen, und wie lautet die Begründung der Bundesregierung für ihre Entscheidung?

Die Bundesregierung wird sich beim Umgang mit Vulkanasche und den dabei auftretenden Flugsicherheitsfragen ausschließlich nach den Vorgaben der EASA richten.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333